



ADVIES 12/05

Stakingsrecht en openbare dienst

I. Voorwoord: het geval van de wilde stakingen

Eerst en vooral willen we preciseren dat de zogenoemde wilde stakingen de reizigers het meeste ergeren. We vermijden opzettelijk de benaming 'spontane werkonderbreking' aangezien we in veel gevallen ernstige twijfels hebben over de spontaniteit.

We zijn ons ervan bewust dat een minimumdienst technisch onmogelijk is in het geval van een wilde staking.

Wat voorafgaat wordt unaniem aanvaard door de reizigers en het RCG.

Onlangs is een akkoord afgesloten tussen de NMBS-groep en de erkende vakbonden: een wilde staking kan uitzonderlijk aanvaardbaar zijn als tegelijkertijd aan vijf voorwaarden voldaan is. Dit is ongetwijfeld een stap in de goede richting. We vrezen echter dat bepaalde criteria nogal onduidelijk zijn. Bovendien is geen enkele sanctie voorzien voor het geval ze niet nageleefd worden.

Dit zijn de vijf voorwaarden:

- de werkonderbreking is het gevolg van onvoorzienbare en onvoorziene omstandigheden;
- de werkonderbreking is van beperkte duur;
- de werkonderbreking blijft beperkt tot de bedienden die rechtstreeks betrokken zijn bij de beschouwde werkzettel;
- de dialoog met het betrokken personeel is nog niet gestart;
- de veiligheid van het personeel of van de reizigers komt niet in het gedrang.

II. Stakingen en minimumdienst: principe

Bij elke staking in de openbare diensten en meer in het bijzonder bij de spoorwegen, wordt de kwestie van de minimumdienst weer aangekaart.

Dit is een sterk verlangen van de gebruikers, wordt verworpen door de vakbonden en is vervelend voor de overheden. Kortom, in België is hiervoor nog geen oplossing gevonden.

Het stakingsrecht is een fundamentele vrijheid. Niemand kan dit recht weer in vraag stellen, hoewel het niet in tegenstrijd mag zijn met andere fundamentele vrijheden. Dit geldt ook voor de mobiliteit, die iedereen in staat stelt zijn beroepsleven, zijn gezinsleven en zijn privéleven te leiden.

Een modern land kan de notie van openbare dienst pas verdedigen als een deel van dienstverlening gegarandeerd wordt.

Grote Europese landen hebben dit kunnen doen zonder de sociale tradities die hun eigen zijn, te verloochenen.

III. Situatie in de andere Europese landen

De meeste Europese landen hebben een minimale dienstverlening ingevoerd of hebben grenzen gesteld aan het stakingsrecht in de openbare diensten.

We stellen hieronder voor om de situatie in enkele landen te onderzoeken.

Italië

In Italië staat het principe van de minimumdienst in de wet van 1990, met bepalingen betreffende de uitoefening van het stakingsrecht in essentiële openbare diensten en het behoud van de persoonlijke rechten die grondwettelijk gewaarborgd zijn.

De wet schrijft voor dat er tijdens de spitsuren 's morgens en 's avonds een bediening moet zijn.

Spanje

De Spaanse grondwet voorziet dat in geval van staking, de essentiële diensten verleend moeten worden.

Voor de Renfe geldt de verplichting om 50 tot 60 % van de treinen tijdens de spitsuren te laten rijden, en 20 % in de daluren.

Duitsland

Sterk gereguleerd stakingsrecht. Geen politieke stakingen of solidariteitsstakingen.

Frankrijk

De wet bepaalt de voorwaarden onder dewelke de SNCF na overleg met de vertegenwoordigers van de gebruikers, de bedieningsprioriteiten vastlegt. Hieruit worden dan de prioriteiten gekozen die van essentieel belang zijn voor de bevolking.

Op basis van die prioriteiten werkt de SNCF een aangepast vervoerplan uit dat in het bijzonder voor elk dienstenniveau de dienstregelingen en de te waarborgen frequenties vastlegt, met een informatieplan voor de gebruikers.

Als het meer in het bijzonder over de stakingsmodaliteiten gaat, moeten de bedienden het hun hiërarchische overste minstens 48 uur vooraf melden voordat ze aan de staking deelnemen.

Op basis van die informatie stelt de SNCF een voorlopig verkeersplan op en informeert ze de gebruikers.

De Franse wet is dus geen wet die een minimumdienst vastlegt maar een wet met betrekking tot de voorzienbaarheid van het verkeer in geval van staking.

Hoewel niet aan het stakingsrecht geraakt wordt, maakt deze wet het voor de gebruikers mogelijk om in de meeste gevallen gebruik te kunnen maken van een georganiseerde minimumdienst.

IV. Voorstellen van het RCG

Er zijn 3 pistes mogelijk:

- grenzen stellen aan het stakingsrecht en het beperken (Duits model)
- een minimumdienst opleggen (Italiaans en Spaans model)
- de wet van voorzienbaarheid van het verkeer in geval van staking (Franse model)

Het Franse model raakt niet aan het stakingsrecht. Het definieert de modaliteiten en verzekert de gebruikers in de meeste gevallen een minimumdienst.

Het RCG stelt voor om die richting uit te gaan.

Dit advies wordt eenparig goedgekeurd in de plenaire vergadering van 26 juni 2012.